Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2923

07. 11. 95

Änderungsantrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhoven), Rainder Steenblock, Michaele Hustedt, Werner Schulz (Berlin), Antje Hermenau, Kristin Heyne, Oswald Metzger und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1996
– Drucksachen 13/2000 Anlage, 13/2593, 13/2622, 13/2626, 13/2627, 13/2630 –

hier: Einzelplan 30
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 30 06 – Informationstechnik, Biotechnologie und sonstige Technologiebereiche – wird die Titelgruppe 34 – Forschung und Entwicklung für bodengebundenen Transport und Verkehr – um die für den Transrapid vorgesehenen Mittel in Höhe von 90,8 Mio. DM gekürzt.

Bonn, den 7. November 1995

Albert Schmidt (Hitzhoven)
Rainder Steenblock
Michaele Hustedt
Werner Schulz (Berlin)
Antje Hermenau
Kristin Heyne
Oswald Metzger
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Für den Bau einer Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin besteht kein Bedarf. Bei der Magnetschwebebahn handelt es sich um ein Verkehrssystem, das mit keinem anderen Verkehrssystem in Europa kompatibel ist. Es erfüllt nicht das von der EU geforderte Kriterium der Interoperabilität für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Alle Prognosen für den verkehrlichen Bedarf des Transrapid sind überzogen und angesichts paralleler Schienenwege unrealistisch. Der

Ausbau dieser Schienenwege, insbsondere der ICE-Strecke Hamburg–Uelzen–Stendal–Berlin, erfordert nur ein Bruchteil der Investitionskosten des Transrapid, zumal ein großer Teil der zu benutzenden Strecken ohnehin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaut wird, ohne ausgelastet zu sein. Zusätzlich können diese Strecken auch von weiteren Zügen (InterRegio) benutzt werden, die öfter halten und damit auch flächenschließende Bedeutung haben. Unklar ist darüber hinaus, wie der Transrapid in die Innenstädte von Hamburg und Berlin geführt werden soll. Bei einem Halt vor den Toren der Städte und in Schwerin wären riesige Parkhäuser erforderlich. Die angeblichen Reisezeitvorteile gehen angesichts dieser Probleme verloren, zumal der rechnerische Fahrzeitvorteil der Transrapid-Verbindung vom Hamburger Hauptbahnhof bis zum Berliner Westkreuz ohnehin nur ca. 20 Minuten beträgt. Das Finanzierungskonzept für den Bau der Magnetschwebebahn birgt unverantwortliche Risiken und Belastungen für den Haushalt des Bundes. Schon jetzt werden z.B. im Einzelplan 12 Baukosten für Fahrweg und betriebliche Infrastruktur von 9 Mrd. DM – statt bisher 5,6 Mrd. DM – genannt. Die Bundesregierung will nicht nur die finanziellen Lasten für den Fahrweg, sondern auch das Betriebsrisiko einer noch zu gründenden privaten Betreibergesellschaft in weiten Teilen übernehmen.

Mit der Zurückhaltung der Industrie ist bereits aufgezeigt, daß die Zukunftschancen des Transrapid, insbesondere auch für den Export, von der Bundesregierung völlig überschätzt werden. Angesichts der systembedingten hohen Investitionskosten und des hohen Energieverbrauchs der Magnetschwebebahn hat der Transrapid wahrscheinlich nur in nichtmarktwirtschaftlichen, totalitären Staatssystemen eine Chance, weil dort Prestige bedeutender als betriebswirtschaftliches Denken ist.

2. Mit den von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderten Mittelkürzungen bezogen auf das Projekt Transrapid lassen sich zusätzlich mit den im Einzelplan 12 eingestellten Mitteln (17 Mio. DM) insgesamt 107,8 Mio. DM einsparen. Die eingesparten Mittel sind zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes/zur Finanzierung der zusätzlich von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderten Mittel für aktive Arbeitsmarktpolitik im Einzelplan 11 Kapitel 11 12 einzusetzen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333